VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 230)
z dnia 22 października 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 230)

22 października 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Informacja Ministra Infrastruktury na temat:
– zaawansowania realizacji dróg krajowych – prace przygotowawcze,
– zaawansowania realizacji dróg krajowych – prace budowlane,

– Informacja na temat aktualnych kosztów jednostkowych realizacji inwestycji".

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyżej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Jacek Jóźwik** naczelnik Wydziału Transportu Drogowego w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobry wieczór państwu. Rozpoczynamy kolejne posiedzenie Komisji Infrastruktury w dniu dzisiejszym. Porządek dzienny przewiduje informację Ministra Infrastruktury na temat:

– zaawansowania realizacji dróg krajowych – prace przygotowawcze,
– zaawansowania realizacji dróg krajowych – prace budowlane,
– informacji na temat aktualnych kosztów jednostkowych realizacji inwestycji.

Jest to posiedzenie zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazanego do Komisji Infrastruktury. W tej sprawie? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, grupą posłów sporządziliśmy wniosek o zwołanie posiedzenia w trybie art. 152 regulaminu Sejmu na wniosek posłów w sprawach, które muszą niepokoić – i niepokoją. Chodzi mianowicie o realizację jednego z dwóch podstawowych programów w zakresie infrastruktury – programu krajowego. Pozwoliliśmy sobie rozbić tę sprawę na trzy kwestie. One się oczywiście wiążą, ale wokół tych trzech pytań chcemy zogniskować dzisiejszą dyskusję na posiedzeniu Komisji. Program, o którym mówimy nie jest programem jednorocznym – realizowany jest w określonych latach. W jednym roku dzieje się więcej, w drugim mniej, ale tutaj bezsprzecznie mamy do czynienia z wahnięciem dużo większym niż jeden rok.

Muszę zacząć od tego, że w 2015 r. z resortu infrastruktury – na czele którego stanął pan Andrzej Adamczyk – popłynął przekaz o tym, że Polska bardzo drogo buduje pod rządami konkurencji politycznej. Jako przykład podawano dwa poprzednie programy, które bardzo mocno eksploatowały tę tezę. Za priorytet uznano zajęcie się optymalizacją kosztów. Rzecz jasna z sugestią, że jest za drogo i będziemy budować taniej. Można by to zrozumieć, gdyby ta optymalizacja trwało racjonalny czas. Niestety, optymalizacja trwała ponad dwa lata. W tym czasie – niestety mówię to z przykrością – pojawiły się pojedyncze nowe zadania w zakresie rozpisywania przetargów. Byłoby to jeszcze zrozumiałe, gdyż odchodząca po wyborach ekipa – rząd PO-PSL – zostawiła bardzo dużo

rozpisanych i ogłoszonych przetargów. Niestety, nawet te ogłoszone, zebrane oferty nie były otwierane wielokrotnie ponad dwa lata.

Aby nie szukać daleko, spektakularnym przykładem był rozpisany już przetarg wykonawczy na obwodnicę miasta Tomaszowa w ciągu drogi nr 17. Otóż po ponad dwóch latach po otwarciu tych ofert okazuje się, że najniższa oferta opiewała na kwotę ok. 142 mln zł. Następna na ok. 150 mln zł, kolejna – ok. 160 mln zł. No i czwarta oferta z dziewięciu była w wysokości 194 mln zł. Proszę sobie wyobrazić, po tych dwóch latach pierwsza firma odmówiła, podobnie jak druga i trzecia. Dopiero czwarta firma zdecydowała się podpisać umowę i realizujemy ten kontakt – z trudem, ale mam nadzieję, że prace już nabiorą tempa. Ostateczna kwota oferty jest droższa o ok. 50 mln zł, czyli o 1/4, od pierwszej. Czyli jeżeli wziąć pod uwagę ten potężny program – który na dzisiaj, w perspektywie finansowej 2014–2020, opiewa na 135 mld zł – są z tego tytułu ewidentne straty.

Dlatego chcemy uzyskać informację i pytamy. Chcemy, aby ta debata wywołała po prostu refleksje, ponieważ jest to nasz wspólny interes – co do tego w tym gronie nie musimy się przekonywać – żeby ten program był po prostu realizowany w sposób racjonalny zarówno w czasie, jak i w kosztach. Pewne rzeczy są już nie do odzyskania, co mówię niestety z przykrością. Bo wtedy, kiedy ogłaszane były te przetargi, cena paliwa była niewiele ponad 3,50 zł za litr oleju. Paliwa, którego tak dużo, tak wielkie ilości zużywa sprzęt i transport na budowach. Dzisiaj paliwo kosztuje już ponad 5 zł – 5,30 do 5,50 zł i nie wiemy, czy nie pójdzie wyżej, a wiele wskazuje na to, że tak będzie.

W tym czasie, o którym mówię, cena asfaltu – który jest jednym z podstawowych materiałów używanych do budowy dróg – wynosiła 700–800 zł/tonę, a był nawet moment spadku do 600 zł/tonę. Dzisiaj jest to cena 1800–2000 zł/tonę. Pomijam kwestie robocizny, związane na przykład z ustalanym w Wysokiej Izbie minimalnym wynagrodzeniem. Koszty zasadnicze to są koszty materiałowe i sprzętu, a nie robocizny. Niemniej jednak składniki kosztotwórcze na budowie tych dwóch programów zdecydowanie poszły w górę. Jeżeli zatem przyjąć taki wskaźnik z tej obwodnicy, ale można prześledzić… Powyższe wprowadzenie równie dobrze można byłoby przenieść z poprzedniego posiedzenia, które w swoim pytaniu przy budżecie zawarł pan poseł Cezary Grabarczyk, ponieważ także o tej sprawie mówił.

Nie ulega wątpliwości, że tych kilometrów dróg, metrów kwadratowych placów wykonamy zdecydowanie mniej, czyli jeżeli wyrobimy się w czasie – co wcale nie jest oczywiste – i zrealizujemy ten program. Wykorzystamy środki zewnętrzne, unijne, na których tak bardzo nam wszystkim przecież zależy, ale nie mam wątpliwości, że ilości już niestety nie będą te same. W związku z tym poniesiemy ewidentne straty w czasie i środkach finansowych.

Stąd nasze dzisiejsze pytanie. Mam nadzieję, że doświadczenia z ostatnich dwóch lat coś wniosły, ponieważ na kolejnych odcinkach, które są otwierane, coraz więcej wykonawców nie chce podpisywać umów, rezygnują np. na A1. Pytanie brzmi: Czy zostały wyciągnięte wnioski? Czy przygotowujemy nowe zadania? Jak ten proces przebiega? Na ilu odcinkach faktycznie wykonawcy zrezygnowali z podpisywania umów? Chcielibyśmy również uzyskać dzisiaj odpowiedź na pytanie: W jakim stopniu zaawansowany jest nasz podstawowy program drogowy na drogach krajowych? Jak to wygląda w unijnej perspektywie finansowej do 2020 r.? Bardzo proszę w imieniu posłów o przedłożenie tej informacji. Mam nadzieję, że będzie to dobra podstawa do merytorycznej dyskusji i konstruktywnych wniosków. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Ja nie przedstawiłem, ale są z nami obecni goście. Pan minister Chodkiewicz, oczywiście. Rozumiem, że jest przedstawiciel Najwyżej Izby Kontroli, przedstawiciele ministerstwa, także urzędnicy, dyrektorzy. W związku z tym, aby już nie tracić czasu, oddaję głos panu ministrowi.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz:

Jeżeli można, panie przewodniczący, szanowna Komisjo, wydaje mi się, że ten czarny scenariusz, który pan przewodniczący przytaczał, nie wygląda aż tak źle. Przede wszystkim cały czas ministerstwo i generalna dyrekcja dróg krajowych kontroluje poziom cen.

Jest on nadal poniżej kosztorysów inwestorskich. Oczywiście, jak to będzie wyglądało dalej tego nie wiemy. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to potem może wyjaśnię, jak to wygląda na dzień dzisiejszy. To jest pierwsza sprawa. Skierowaliśmy również do realizacji – jak państwo wiecie – dodatkowy odcinek drogi A18. Właśnie w ramach oszczędności w programie budowy dróg krajowych. Wszystkie zadania, które są ujęte w planie budowy dróg krajowych na lata 2014–2023, mają zapewnione finansowanie prac przygotowawczych w ramach budżetu państwa, jak również finansowanie realizacji w ramach Krajowego Funduszu Dróg. To jest podstawowa informacja.

W tej chwili z całego programu zakończyliśmy 44 odcinki realizacyjne na kwotę ponad 19 mld zł. W realizacji znajduje się 115 odcinków dróg – są to zadania o wartości 60 mld zł i długości prawie 1,5 tys. kilometrów. Na etapie przetargów znajduje się 11 zadań o wartości 7,5 mld zł i długości dróg 145 km, a na przetarg oczekują zadania o wartości 48 mld zł. Tak to wygląda w dniu dzisiejszym.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę. Pani poseł.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Ja chciałam się zapytać o drogę S6, w której brakuje odcinka od Bożegopola. Czy państwo będą to realizować, czy ten odcinek pozostanie bez realizacji? Brakuje na tą realizację pieniędzy. Mam przed sobą Program budowy dróg. I oprócz tego, co poruszałam na poprzednim posiedzeniu, czyli Obwodnica Metropolitalna, obwodnica Starogardu, to brak mi właśnie tego odcinka. Chciałam również zapytać o drogę Via Carpatia. Jak dowiedziałam się w ministerstwie, pieniądze z Obwodnicy Metropolitalnej zostały przesunięte na Via Carpatię. Proszę mi powiedzieć, jak wygląda w tej chwili jej wykonanie? Kiedy zostanie zakończona? Najbardziej jednak interesuje mnie brakujący odcinek drogi S6. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli chodzi o drogę S6 od Bożegopola do okolic Sianowa, za Słupsk, to jest w pierwszej kolejności wybrana przez nas droga do realizacji w partnerstwie publiczno-prywatnym. Ta praca jest w przygotowaniu. W tej chwili mamy już przygotowaną umowę na realizację i najprawdopodobniej, tu dyrektor mi pomoże… Na początku przyszłego roku chcielibyśmy ogłosić przetarg na wybór tego partnera prywatnego.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Po wyborach?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Nie, w przyszłym roku zdecydowanie przed wyborami. W przyszłym roku. Natomiast jeżeli chodzi o Via Carpatię to właśnie po to m.in. był tak konstruowany Program budowy dróg krajowych i podniesione wydatki ze 107 do 135 mld zł, aby uwzględnić Via Carpatię. Po to właśnie została wprowadzona ta zmiana.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Panie przewodniczący, mogę się dopytać?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Chciałam się dopytać o konkretne odcinki, nie chciałabym tego wszystkiego wyliczać. Kiedy będzie realizacja? Oczywiście, ja zdaję sobie sprawę, że tam są chyba cztery odcinki, prawda? I będą kończone w różnych terminach.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli chodzi o Via Carpatię, pani poseł, to jest kilkanaście odcinków i to jest ta niebieska linia na mapie, która idzie… Planujemy zakończenie tej inwestycji w całości w 2025 r.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy będą jeszcze jakieś pytania następne? Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

…żeby po prostu nie przedłużać. Panie ministrze, ja bym chciał, żeby było tak, jak pan mówi. Rzecz w tym, żeby ten program realizować, żeby powstawały drogi, autostrady, których jeszcze troszeczkę jest do wykonania. Również drogi szybkiego ruchu, których mamy jeszcze naprawdę znaczną ilość – kilka tysięcy kilometrów – do zrobienia. W tym jest istota rzeczy. Rozumiem pana odpowiedź, tylko trudno przyjąć tezę, że nic się nie dzieje, bo się już zadziało. Chwała, że mówi pan o tym, że oferty mieszczą się w kosztorysach inwestorskich. Tylko że ten problem istnieje. Myślałem jednak, że pan minister powie: ile po tych dwóch latach jest zadań, na jaką kwotę, z ilu tych kontraktów zrezygnowali oferenci. Jakie to były kwoty? Bo powiadam, jeżeli przełożyć to na ewidentną różnicę z obwodnicy miasta Tomaszowa Lubelskiego, to jest to różnica 25%. I nie zadawala mnie to, że my realizujemy program bez zakłóceń, bo się mieścimy w kosztorysie inwestorskim. Te zadania można było zrobić o 25% taniej – takie są środki. W tym kontekście trudnym do przyjęcia jest stwierdzenie, że „nic się nie stało". Uważam, że jest to po prostu ewidentna strata z budżetu państwa, która przełoży się na mniejsze ilości kilometrów czy metrów kwadratowych – w ten sposób to widzę. Nie rozwiał pan moich wątpliwości, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli można, wróćmy do obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego. Jak rozumiem, umowę podpisano w listopadzie 2017 r. Pierwsze wbicie łopaty nastąpiło w I kwartale 2019 r. Koniec zapowiadany na kwiecień 2021. Średni koszt jednego kilometra wychodzi 21,6 mln zł. I to jest droga pełen ekspres jeżeli chodzi o obwodnicę Tomaszowa.

Natomiast tu przed sekundą z panią dyrektor szybko policzyliśmy. Faktycznie, w zeszłym roku (2017) mieliśmy jedno odstąpienie od przetargu, a w tym roku bodajże do 5, tak? Ponad 5. No to powiedzmy dokładnie, bo ponad 5 to jest i 100… Mówimy o 5–6, w tych granicach. Tak to wygląda.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poseł Lamczyk, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze. Mam pytanie, co z drogą dojazdową do portu w Gdyni? Jest to chyba jedyny port w Unii Europejskiej, do którego prowadzi droga powiatowa. Miała być realizowana „czerwona" droga. Jak to wygląda z finansowaniem tej drogi? Czy da radę ją połączyć do tego zadania w partnerstwie publiczno-prywatnym Obwodnicy Metropolitalnej i „szóstki"? Czy jest taka możliwość?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł Chmiel, proszę bardzo.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Jeszcze wracam do mojego Pomorza, bo niestety już wszystkie inwestycje, które były planowane lub były w toku, zostały tam zastopowane. Następne moje pytanie, oprócz tych, które też na poprzednim posiedzeniu Komisji zadawałam – droga „zielona" z tunelem pod Pachołkiem. Nie wiem, czy pan minister zna ten temat. Część Gdańska jest rozdzielona pasmem lasu, w związku z tym od wielu lat jest planowany tunel pod tym Pachołkiem i bez znaczącego wkładu ze strony budżetu i środków unijnych po prostu miasto nie jest w stanie tego sfinansować. Czy są jakieś pieniądze na ten cel?

Następna sprawa to węzeł Szadółki. To jest Obwodnica Trójmiasta, która od wielu lat nie spełnia już swoich wymogów, ponieważ jest tak bardzo zatłoczona, że właściwie bardziej przypomina drogę miejską. Dlatego tak bardzo ważna jest realizacja Obwodnicy Metropolitalnej. Oprócz tego istnieje węzeł Szadółki, który zwłaszcza w sezonie letnim – gdzie duża część mieszkańców naszego kraju jedzie nad morze – po prostu korkuje się i zatyka. Od wielu lat postulujemy o to, żeby zrealizować ten węzeł. Proszę o odpowiedź na te dwa pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy państwo posłowie mają jeszcze jakieś pytania? Poseł Grabarczyk, pani poseł Sibińska, pan poseł Suchoń i pani poseł… Dobrze. Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Po pierwsze, prosilibyśmy o tę uaktualnioną mapę, żeby można było przesłać ją członkom Komisji. Po drugie, pan minister i pana współpracownicy otrzymają od członków Komisji Infrastruktury wszechstronną pomoc w realizacji programu. Bo nas cieszy każda droga, która jest realizowana. Natomiast martwi nas, że nie wszystkie są realizowane w określonym terminie. To tempo też jest ważne.

Ważne są też kryteria, którymi kieruje się resort przy wyborze priorytetów. Ja mam trudne pytanie do pana ministra. Czy dysponuje pan uaktualnionymi badaniami, ale także prognozami ruchu na poszczególnych szlakach drogowych? I pytam w kontekście S19 oraz Via Carpatii. Według znanych mi analiz na niektórych fragmentach tego szlaku natężenie ruchu nie przekraczało 6–9 tys. pojazdów na dobę. I pytanie, czy w związku z tym resort właściwie lokuje zainteresowanie. Czy nie ważniejszy byłby także południkowy korytarz, którym jest S11? Czy priorytet nie powinien być przeniesiony na ten szlak, gdzie natężenie ruchu jest zdecydowanie większe? Każdy z posłów może formułować określone oczekiwania dotyczące priorytetów. Ale ja bym chciał, żeby ministerstwo wskazywało takie obiektywne kryteria.

Jednym z takich kryteriów jest także transeuropejska sieć transportowa. Są to szlaki, które znajdują się w sieci Ten-T. Powinny być one traktowane przez Polskę – jako takiego wiarygodnego członka Wspólnoty Europejskiej – priorytetowo. Wracam do sprawy, którą podjąłem w interpelacji, a na którą otrzymałem odpowiedź na odczepnego. Mamy drogę ekspresową S8, która kończy się dziś na węźle Łódź Południe na autostradzie A1. I mamy wpisaną do transeuropejskiej sieci transportowej łącznicę między tym węzłem i węzłem Tomaszów. Pytanie moje brzmi: Dlaczego ministerstwo do tej pory nie podjęło żadnej pracy, żeby tę drogę wpisać do rozporządzenia? Pan minister na moją interpelację odpisał tak: Ten odcinek drogi nie jest uwzględniony w rozporządzeniu, w związku z tym go nie budujemy. W rozporządzeniu określającym sieć autostrad i dróg ekspresowych rzeczywiście ten odcinek nie jest wpisany. Jest natomiast wpisany do rozporządzenia europejskiego. Dlaczego Polska nie realizuje europejskiego zobowiązania? Przecież my sami, jako Rzeczpospolita Polska, zabiegaliśmy o to, żeby ten odcinek drogi jako S74 został wpisany do europejskiego rozporządzenia. I te starania zakończyły się w 2013 r. sukcesem. Kiedy pan minister wystąpi z projektem nowelizacji rozporządzenia, bo nasi europejscy partnerzy będą nam zadawać pytania, co wy – Polska – zrobiliście, żeby wykonać zobowiązania z rozporządzenia?

Pytam zatem, bo coraz częściej pojawia się zarzut, że A2 na odcinku między Łodzią i Warszawą ma już wyczerpaną przepustowość. Pytanie moje bierze się stąd, że nieopodal A2 – w trudnej w tej chwili do przewidzenia przyszłości – będzie realizowany Centralny Port Komunikacyjny. Spotęguje to jeszcze bardziej zjawisko kongestii na A2. A dobudowanie tej łącznicy między węzłem Łódź Południe a Tomaszowem uruchamia alternatywny korytarz, który siłą rzeczy odciąży autostradę A2 – także na czas dobudowywania trzeciego, a być może i czwartego pasa na tej autostradzie.

Konkludując, mam prośbę, aby pan minister przekazał posłom również zaktualizowane dane dotyczące potoków na poszczególnych drogach ekspresowych i autostradach. Żeby także w tych decyzjach, które pan podejmuje, kierował się wnioskami płynącymi z tych analiz, jak również z prawa europejskiego. To rozporządzenie o sieci Ten-T było sukcesem polskiej prezydencji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Spróbuję odpowiedzieć po kolei. Jeżeli chodzi o Gdynię i drogę „czerwoną”, to jak pan poseł sobie przypomina był taki czas, kiedy Gdańsk wykonał wszystkie połączenia portu z drogami ekspresowymi – głównie z drogą S7 i z autostradą A1 – natomiast Gdynia tego nie zrobiła. Na dzień dzisiejszy mamy taką sytuację, że droga ekspresowa kończy się

na ulicy Morskiej i rozbiega się w prawo i w lewo. Były propozycje, żeby również przebudować trasę Kwiatkowskiego etc. Z tego Gdynia nie skorzystała i trudno jest mi powiedzieć, dlaczego tego nie wykonano. To jest jakby oddzielny problem.

Jeżeli chodzi o pytanie pani poseł o Wzgórze Pachołek i połączenie Oliwy z obwodnicą…

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Z Osową, z dużą częścią miasta…

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak. To jest droga wojewódzka i nie jest to naszym zadaniem. My się do tego zupełnie nie przyznajemy, to jest zadanie wojewody. Nie jest to nasze zadanie.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

No ale…

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Prezydenta, tak. Przepraszam, prezydenta. Także to nie jest zadanie dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To jest jakby zupełnie inna rozmowa.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Dla generalnej dyrekcji nie, ale dla pieniędzy rządu.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Natomiast jeżeli chodzi o Obwodnicę Trójmiejską – tą, która do tej pory funkcjonuje – to m.in. po to jest tworzona nowa Obwodnica Metropolitalna, żeby zastąpiła tę starą i ta stara przejdzie w zarząd samorządu.

Odpowiadając na pytanie pana posła, w tej chwili Via Carpatię zmieniamy do dwóch pasów. Jest to optymalizowane i nie będzie trzech pasów. Jeśli zaś chodzi o drogę S11, ten najważniejszy odcinek – jeżeli mówimy o Obornikach Śląskich do Piły, bo to jest najbardziej obłożony odcinek – w tej chwili trwają prace przygotowawcze i to w następnej perspektywie na pewno będzie realizowane. Drogę S11 mamy, że tak powiem, pod specjalnym nadzorem.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

To cieszy. Ale ja jeszcze dopytam o ten odcinek między węzłem Łódź Południe i Tomaszowem.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Tak. Przyznam szczerze, że w tej chwili jesteśmy na poziomie analiz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ale prace nad tym rozpoczynamy. Analizujemy.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Kiedy będzie projekt nowelizacji rozporządzenia?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Trudno mi w tej chwili przewidzieć, jak się skończą prace analityczne na pewno się tym pochwalimy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze są pytania? Pan poseł… Przepraszam, dwie panie wcześniej niż pan poseł. Najpierw pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, ja mam kilka pytań. Po pierwsze spytam o informację na temat węzłów Łagów na autostradzie A2, o które pytałam ministra Adamczyka i prosiłam o odpowiedź bodajże na ostatniej informacji bieżącej i pan minister obiecał, że odpowie. To jest po pierwsze. Po drugie, czy planowane są jakieś prace modernizacyjne lub remontowe na tej drodze na odcinku od Gorzowa i dalej w kierunku na północny-wschód? Przy okazji chciałabym spytać, jak wygląda sytuacja z obwodnicą Strzelec Krajeńskich, bo jak wiem pierwsze dokumenty już powstawały. Obwodnica miała być realizowana, lecz nie znam szczegółów, czy jest przewidziana czy nie. Interesuje mnie także most w Krośnie Odrzańskim, przez Odrę. To było zapisane w poprzedniej edycji,

później to umknęło. Wiem, że ruszyły też pewne prace przygotowawcze, ale chciałabym wiedzieć jak to jest przewidziane do realizacji. I na koniec most w Kostrzynie nad Odrą, strategiczny most nadgraniczny, bardzo ważny dla firm osadzonych w Kostrzyńsko-Słubickiej Strefie Ekonomicznej. Jak wygląda sytuacja z tym obiektem? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, proszę.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli można, to ja skorzystam z pomocy mojego zespołu. Omówimy sprawę węzła w Łagowie na autostradzie A2, ponieważ to jest autostrada koncesyjna. I to wymaga bardzo dużych nakładów i w tej chwili nie ma na to finansowania.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Jeśli mogę, panie przewodniczący. Po pierwsze, panie ministrze, sytuacja tam przedstawia się w ten sposób, że samorząd województwa deklarował wsparcie. Wsparcie deklarowali również przedsiębiorcy, którzy są zlokalizowani właśnie w tych okolicach. I pan premier Morawiecki dostał takie pismo od przedsiębiorców podczas swojej sławetnej wizyty w Świebodzinie. Obiecał, że otrzymają informację zwrotną i przekazał sprawę – według moich informacji – panu ministrowi Adamczykowi, który obiecał, że będzie to rozważane. Potrzebne jest spotkanie, najlepiej trójstronne. Takie spotkanie odbywało się już wcześniej kilka razy, ale nic się nie posunęło do przodu mimo tego, że padały konkretne propozycje ze strony samorządu województwa, ze strony przedsiębiorców.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Pani poseł, ja odpowiem tak. Tutaj jest nie tylko sprawa finansowania samej inwestycji. Trzeba pamiętać, że ta koncesja obowiązuje do roku 2039 i ktoś musi ponieść koszty eksploatacji do 2039 r. A w tym momencie samorządy odpowiadają: Nie, my tego nie sfinansujemy. Oczywiście możemy rozmawiać, możemy się spotykać i próbować sprawę rozwiązywać, ale diabeł tkwi w szczegółach autostrady i tego węzła. Ktoś to musi konserwować, ktoś musi obsługiwać bramki, ktoś musi odśnieżać etc., etc. Tutaj mamy spory problem, jak to rozwiązać. Ale oczywiście możemy się spotykać i próbować znaleźć rozwiązanie. Dziękuję bardzo.

A na temat drogi DK22, gdybym mógł poprosić panią dyrektor Agnieszkę Krupę, bo ja troszkę się pogubiłem w tym.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Dobrze, to po kolei, pani poseł. Pierwsze pytanie – DK22. Cały przebieg drogi krajowej DK22 będzie przebudowywany bądź rozbudowywany począwszy od Malborka aż do granicy państwa. W tym momencie te prace są na różnym etapie. Część odcinków ma dopiero teraz wstępne prace przygotowawcze, część jest już na etapie realizacji, ale generalnie cały odcinek został skierowany do realizacji i w zależności od natężenia ruchu będzie dobierany też przekrój na tej drodze zgodnie z wytycznymi, które opracowaliśmy i zaleciliśmy do stosowania w zakresie przekrojów ruchowych.

Kolejne pytanie było o obwodnicę Krosna Odrzańskiego…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Ale jeszcze Strzelce Krajeńskie w ramach drogi 22.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tak. Oczywiście, to też chciałam powiedzieć w ramach pakietu obwodnic. Jeżeli chodzi o Strzelce Krajeńskie czy Krosno Odrzańskie, czy obwodnicę Kostrzyna – wszystkie te obwodnice są przygotowywane do realizacji. Co prawda one się nie znalazły w limicie 135 mld zł, ale są przygotowywane, żeby być realizowane w kolejnej perspektywie finansowej.

Jeżeli chodzi o most w Krośnie Odrzańskim to rozumiem, że pytała pani o ten most, który jest obecnie, bo w ramach obwodnicy oczywiście będzie budowane nowe połącze-

nie. Obecnie w mieście jest ten most, który jest użytkowany. W tym momencie w ramach działań powodziowych ministerstwo środowiska zaciągnęło kredyt w Banku Światowym i w ramach tych środków są udrażniane mosty właśnie na Odrze. Jednym z tych mostów, który będzie w ramach tych środków realizowany, jest ten istniejący most.

Natomiast jeżeli chodzi o most na rzece granicznej, na Odrze – on wymaga umowy międzynarodowej. Ta umowa już jest wynegocjowana, w zeszłym roku parafowaliśmy tę umowę ze stroną niemiecką. W tym momencie czekamy na zakończenie formalnych procedur po stronie niemieckiej, żeby można było tę umowę już między ministrami podpisać i żeby ona mogła wejść w życie. Niestety, niemieckie procedury w zakresie umów międzynarodowych są bardzo skomplikowane i najprawdopodobniej do końca tego roku jeszcze ten proces się nie skończy.

Dopóki nie będziemy mieli ostatecznego sygnału, że umowa przeszła przez wszystkie etapy już po stronie niemieckiej, pozostaje nam czekać. Choć my oczywiście też jeszcze nie zakończyliśmy swojego procesu, ale u nas ten proces jest bardzo szybki, trwa on dwa -trzy tygodnie – nie ma z tym problemu. Czekamy w tym momencie na stronę niemiecką, natomiast już po tych wielu latach ta umowa jest wynegocjowana, parafowana – teraz już tylko ostatnie prace, żeby formalnie weszła w życie. Pieniądze na ten most są przygotowywane. Inwestorem będzie strona polska i koszty ponosimy solidarnie po połowie. Przynajmniej teoretycznie, w praktyce wszystko zależy od tego, jaka część mostu jest na terenie którego państwa, więc z finansowaniem tej inwestycji też nie ma problemu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, czeka już pani minister pod drzwiami, mamy następną Komisję dosyć ważną. Jakbyście państwo mogli skrócić swoje pytania do tego minimum, które jest koniecznie. Proszę bardzo, pani poseł Wielichowska.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Panie ministrze, jak wiemy każda inwestycja to nie jest tylko przecięcie wstęgi. To jest długi, czasochłonny, pracochłonny proces przygotowawczy, potem budowa, a dopiero potem przecięcie wstęgi. Zatem chcę zapytać o inwestycję, która bardzo mnie interesuje. Jest to budowa obwodnicy Kłodzka. Chciałabym usłyszeć, kiedy została wpisana do programu dróg krajowych, kiedy zostały ogłoszone przetargi na dokumentację i drugi – już na realizację inwestycji. Kiedy zostały one rozstrzygnięte, od kiedy rozpoczęła się realizacja inwestycji i kiedy się zakończyła? To tyle jeżeli chodzi o obwodnicę Kłodzka. To samo dotyczy również budowy obwodnicy Nysy, czyli takie same pytania – tu będę prosiła o dokładne odpowiedzi.

I drugi temat, który jeszcze bardziej mnie interesuje. Chciałam zapytać, w którym miejscu, panie ministrze, znajduje się budowa drogi ekspresowej z Wrocławia przez Kłodzko do granicy państwa, o której to inwestycji mówił kilka tygodni temu pan premier Morawiecki i pan minister Adamczyk w Kłodzku podczas kampanii wyborczej w towarzystwie kolegów, którzy startowali w samorządowych wyborach. Pytam o tę inwestycję, bo jakoś znaleźć tej inwestycji nie mogę w programie budowy dróg krajowych. Natomiast znalazłam, panie ministrze, inną inwestycję. Znalazłam rozbudowę drogi krajowej nr 8 na odcinku Wrocław – Magnice – Kłodzko wraz z budową obwodnic miejscowości. I ta właśnie inwestycja została wpisana do programu przez rząd Platformy Obywatelskiej i PSL-u w sierpniu 2015 r. Na konferencji pan premier powiedział, że właśnie podpisują stosowne dokumenty na przeprowadzenie pierwszych prac w tym kierunku. Natomiast pan minister Adamczyk powiedział: „Przypomnę, że nasi poprzednicy nie wpisali tej drogi, a ich program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012 w kolejny program, ale także nie wpisali nawet w ten program wyborczy, który był nazwany… Tak oceniony negatywnie przez branżę drogową, który został przyjęty przez rząd Platformy Obywatelskiej i PSL-u w 2015 we wrześniu".

To jest po pierwsze. Mało tego, nie tylko rząd Platformy Obywatelskiej i PSL-u wpisał tę inwestycję do programu budowy dróg, ale dwa miesiące później, w 2015 również, ten sam rząd Platformy i PSL-u ogłosił przetarg na opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które to opracowanie jest w trakcie realizacji. Może nie będę

przedłużać. Chciałam po prostu na początku zapytać, bo ja nie wiem, co mi pan odpowie. Bo może ja nie znalazłam nowego rozporządzenia prezesa Rady Ministrów, który włożył budowę drogi ekspresowej z Wrocławia przez Kłodzko do granicy państwa w program budowy, bo być może on jest. Ale jeżeli jest, to proszę podać mi pozycję, wskazać palcem, gdzie on jest, ponieważ chciałabym o tym wiedzieć. I w zależności od tego, co mi pan odpowie, jeszcze będę miała kilka pytań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Drodzy państwo, gdybyście się zgodzili… Stopień szczegółowości tych pytań jest bardzo duży i tak możemy ciągnąć w nieskończoność. Drodzy państwo, za chwilę czeka nas jeszcze jedno posiedzenie Komisji. Czy będziemy w ten sposób dyskutować, ponieważ… Temat jest tak szeroki, że możemy go dyskutować do jutra. Ważny, ale możemy go dyskutować do jutra. Wobec tego czy nie byłoby lepiej, gdybyście państwo zadali konkretne pytania – dajmy sobie parę minut – żeby minister miał okazję na przykład odpowiedzieć na piśmie na te pytania? Przypuszczam, że oprócz pytających nawet sąsiedzi nie do końca wiedzą, o które drogi chodzi. Więc może zróbmy tak…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, możemy recytować z pamięci te drogi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

No dobrze, w to nie wątpię. Chodzi tylko o to, że odbędziemy dzisiaj następne posiedzenie Komisji do późnych godzin wieczornych w takim razie. Dobrze, proszę… Teraz pan poseł… No dobrze, pani zadała pytanie, a teraz jeszcze pan poseł w tej turze. Proszę bardzo, panie pośle Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Uwzględniając prośbę pana przewodniczącego raczej bardzo krótko i treściwie, ograniczając się do konkretnych zagadnień i pytań. Wyrażam oczywiście zgodę na to, żeby pan minister odpowiedział na piśmie. Być może wtedy te odpowiedzi będą bardziej treściwe, na co mam nadzieję.

Panie ministrze, po pierwsze chciałem zadać pytanie o kwestie optymalizacji wykonywania zarówno budowy, ale i też szerzej – remontów naszych dróg. Chodzi generalnie o to, aby te zadania wykonywać w jak najkrótszym terminie i jak najbardziej intensywną pracą. Pytanie bardzo konkretne: Czy w ciągu ostatnich trzech lat podjęli państwo działania zmierzające do tego, żeby nowe kontrakty, które zapadają podczas sprawowania przez państwa władzy, były realizowane szybciej, sprawniej, na przykład w ramach pracy trzyzmianowej, bądź też w przypadku remontów – w czasie, kiedy jest on najmniej uciążliwy? Powiem szczerze, że u mnie bardzo często te remonty na drodze krajowej zaczynają się w poniedziałek z rana, kiedy wszyscy jadą do pracy. Dzisiaj była dokładnie taka sytuacja, rozstawiono barierki na drodze pomiędzy Bielskiem i Katowicami i na tym skończył się pierwszy dzień pracy. Stąd moje pytanie: Czy państwo przez ostatnie miesiące podjęli takie decyzje, żeby wprowadzić jakieś zasady dotyczące optymalizacji w wykonywaniu robót? Jeżeli tak, to jakie to były decyzje i jak one wpłynęły na harmonogramy prac? Jeżeli nie było takich prac, to również bardzo bym prosił o tę informację.

Po drugie, chciałem również zapytać o to, o co już pan minister Grabarczyk zapytał. Uważam, że to jest bardzo ważne – bieżąca aktualizacja map natężenia ruchu. To, o czym tu mówiła część z moich szanownych przedmówców, czyli powiązanie wzrostu natężenia na niektórych drogach z uwagi na wybudowanie bądź wyremontowanie dróg, jest bardzo oczywiste dla mieszkańców. I do pana ministra pytanie: Czy mapy natężenia są realizowane w sposób aktywny, aktualny, ciągły? Bo z kolei wiem, że w przypadku wybudowania niektórych dróg, na przykład obciążenie pomiędzy Krakowem a Bielskiem na drodze krajowej 52 znacząco wzrośnie, a jak na razie nie mamy w planie w tej perspektywie wybudowania tej drogi w standardzie drogi ekspresowej. No i teraz pytanie, czy te priorytety, które państwo w decyzjach uwzględniają, czy wśród tych priorytetów są kwestie związane z natężeniem ruchu i te kwestie są na bieżąco aktualizowane?

Trzecie moje pytanie dotyczy wzrostu środków. Otóż rząd pana ministra przeznacza bardzo duże środki, nowe środki na tzw. programy socjalne. To są dziesiątki miliardów

złotych w ciągu roku. Ja mam jednak głębokie przekonanie, że wydatki inwestycyjne – poniesione przynajmniej w ramach części tych środków – skutkowałyby dłuższym okresowo impulsem do wzrostu gospodarczego. W związku z tym mam pytanie po raz kolejny, czy występowali państwo w ramach działalności państwa ministerstwa o jakąś rewizję programu budowy dróg krajowych pod kątem właśnie wzrostu środków? Ja tylko nadmienię, że gdyby tylko przeznaczyć kwotę tych ok. 30–40 mld zł z nowych programów socjalnych – które, moim zdaniem, państwo rocznie wydatkują niezbyt efektywnie – na budowę dróg, no to po roku mielibyśmy wzrost wydatków na inwestycje drogowe o 1/3, realnych wydatków, realnych funduszy. Oczywiście druga kwestia, jak to wydać. W jaki sposób wydać i inne kwestie związane ze spiętrzeniem. Czy podjęli państwo taką próbę w ostatnim czasie, żeby jednak wartość programu budowy dróg wzrosła.

Mam bardzo konkretne pytanie dotyczące drogi ekspresowej S1 na odcinku Przybędza – Milówka. To jest taki ciekawy przykład, jeżeli chodzi właśnie o kwestię optymalizacji wykonania. Tu mamy de facto w skali europejskiej niezbyt skomplikowany projekt inżynieryjny i powiem tak, że gdyby w innych państwach budowano drogi o porównywalnym skomplikowaniu w takim tempie, w jakim ma zostać wybudowany odcinek Przybędza – Milówka, no to bardzo słabo by to wyglądało w innych państwach europejskich. Dlatego mam pytanie: Czy jednak ministerstwo analizowało ten problem i podjęło jakieś działania, aby przyspieszyć budowę tego jakże ważnego odcinka, który łączy Polskę ze Słowacją i prowadzi dalej na południe Europy?

Kolejne pytanie dotyczy drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej. I tu nie bez powodu pytałem pana ministra podczas poprzedniego posiedzenia Komisji, czy termin – I kwartał przyszłego roku – na ogłoszenie przetargu nie jest zagrożony, dlatego że pojawiły się informacje o tym, jakoby droga miała wkroczyć w teren ujęcia wody dla niektórych gmin, które to ujęcie wody jest, powiedziałbym, trudno zastępowalne. I pytanie: Czy problemy związane z ujęciami wody nie wpłyną na odłożenie w czasie tego projektu?

Ostatnie moje pytanie dotyczy budowy drogi ekspresowej S52 Bielsko-Biała – Głogoczów. Panie ministrze, dlaczego państwo tak uparcie chcą tę drogę budować w całości? Pytam, ponieważ jest możliwość etapowania. Można podzielić tę drogę na trzy etapy. Dwa etapy można by było wykonać bez żadnego problemu, one znacząco poprawiłyby możliwości komunikacyjne wykluczonych komunikacyjnie w tej chwili terenów. Natomiast z państwa strony nie ma otwartości, chociaż są takie drogi i takie miejsca w Polsce, gdzie tę otwartość widać i są to nawet mniej sprzyjające warunki. Bardzo proszę pana ministra o odpowiedzi na pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są jeszcze zgłoszenia? Nie widzę zgłoszeń. Wobec tego zamykam listę wypowiedzi i proszę pana ministra o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Jeżeli można, panie przewodniczący, ja bym może odpowiedział na dwa pierwsze pytania pani poseł, a potem byśmy faktycznie przeszli na formę pisemną, bo tych pytań było bardzo dużo i pewnie byśmy uronili treści, na które państwo oczekują.

Jeżeli chodzi o budowę obwodnicy Kłodzka, to przede wszystkim przetarg został ogłoszony w grudniu 2013 r. Podpisano umowę na realizację w styczniu 2015 r. Rozpoczęcie realizacji nastąpiło 22 marca 2016 r. i w maju tegoż roku inwestycja została ukończona. Koszt jest 18 mln 200 tys. zł za kilometr. Nie wiem, czy panią interesuje, ale wykonawcą był Intercor.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Ja wszystko wiem.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

To ja nie wiem, skąd pytanie, ale O.K. Jak pani wszystko wie, to nie wiem, dlaczego… Rozumiem, że pytanie sprawdzające?

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Tak.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Otóż to, dobrze. Natomiast jeżeli chodzi o drogę z Wrocławia przez Kłodzko do granicy państwa, o której mówiono w kampanii wyborczej. W tej chwili trwają prace dotyczące przygotowania tej inwestycji do decyzji środowiskowej, a przede wszystkim prace dotyczące zamiany tej drogi na w pełni drogę ekspresową, czyli dwóch jezdni po dwa pasy.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Droga o parametrach drogi ekspresowej.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Droga o parametrach drogi ekspresowej, typowej.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

…ekspresowa?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Droga ekspresowa. Dziękuję bardzo. A na resztę pytań, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to byśmy odpowiedzieli pisemnie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, to w takim razie jeżeli byłaby zgoda z państwa strony, to byśmy bardzo chętnie przyjęli tę propozycję, żeby odpowiedzieć na piśmie na bardzo szczegółowe państwa pytania.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Ale ja nie dostałam odpowiedzi na żadne z moich pytań.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani przypuszczalnie dostanie to w ramach odpowiedzi pisemnych.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Chciałam jeszcze zadać kilka pytań. Mówiłam, że zadam…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ja zamknąłem listę mówców, pani poseł. Pani zwróciła na to uwagę. Zamknąłem listę mówców. Dziękuję bardzo.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Ale ja… Panie przewodniczący!

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W takim razie, panie ministrze, bardzo proszę, żeby pan udzielił bardzo skrupulatnych odpowiedzi na skrupulatne pytania państwa posłów. W tej chwili uznajemy, jako prezydium, że pan minister wywiązał się ze swoich powinności.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Nie wywiązał.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przedstawił informację. W związku z tym, że przedstawi informację pisemną, zamykam to posiedzenie Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Panie przewodniczący, proszę mi udzielić głosu, naprawdę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zamykam posiedzenie Komisji.